KORESPONDENCYA
POLSKIEGO TOWARZYSTWA HANDLOWEGO

Nr. 10. | Warszawa-Kraków, dnia 15 czerwca 1919. | Rok III.

Redakcya i administr.: POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE, KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 1.

OD WYDAWNICTWA.

Z dniem 1 lipca b. r. wprowadzamy w piśmie naszem dział ogłoszeń. W „Korespondencyi“ poruszamy aktualne sprawy, odnoszące się do interesów i potrzeb polskiego handlu i przemysłu i rozsyłamy ją w tysiącach egzemplarzy do władz, instytucyi finansowych, przemysłowych i handlowych, oraz do osób interesowanych w tych działach, ogłoszenia więc umieszczane w „Korespondencyi“ będą w zupełności spełniały swe zadanie.

Ceny ogłoszeń: Wiersz petitowy 3 K, 2 Mk.

Zresztą stosownie do umowy.

Ogłoszenia przyjmuje administracya „Korespondencyi Polskiego Towarzystwa Handlowego“ w Krakowie, ul. Sławkowska l. 1, od 10—1 przedpołudniem każdego dnia prócz niedziel i świąt.

Generalne zastępstwo Korespondencyi Polsk. Tow. Handl. w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 9.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Polskiego Tow. Handlowego.

(m. b.) Polskie Towarzystwo Handlowe, największa dziś organizacya handlowa w Polsce z siedzibą w Krakowie, rozwija się coraz bardziej i oddaje nieocenione usługi handl. polsk. Agendy Towarzystwa powiększają się niemal z każdym dniem, tak, że postanowiono na nadzwyczajnem Walnem Zgromadzeniu 28. maja podnieść kapitał zakładowy do 20 milionów koron. Po zatwierdzeniu tej uchwały przez rząd, co niebawem nastąpi, zostanie rozpisana subskrypcya.

Agentura Polskiego Towarzystwa handlowego w Paryżu.

(m. b.) W tych dniach wyjechali pp. Stanisław Nużyński i prokurzysta Albert Knaur dla utworzenia na razie w Paryżu pierwszej Agentury P. T. H., celem przeprowadzenia zakupów z demobilu Stanów Zjednoczonych i nawiązania stosunków handlowych z zagranicą. Agentura ta znajdzie oparcie o banki polskie, które utworzą w Paryżu Syndykat Banków polskich. Dla zorganizowania tego Syndykatu udał się do Paryża dyrektor Karłowski, a w najbliższych dniach wyjedzie tam dyrektor Banku przemysłowego dr. Marcin Szarski.

Górny Śląsk dla Polski.

Cała prasa niemiecka, począwszy od organów skrajnej prawicy i kończąc na organach skrajnej lewicy, tubalnym głosem woła, iż Niemcom wydziera się najważniejsze źródło surowców, że przez oddanie Śląska Górnego Polsce podkopuje się byt przemysłu niemieckiego, że przyłączając Śląsk Górny do Polski, wykracza się przeciw zasadom pokoju sprawiedliwego. Jeszcze Śląsk Górny nie przeszedł ostatecznie w nasze posiadanie. Brak jeszcze zgody niemieckiej. Niemcy w chwili obecnej imają się wszelkich możliwych argumentów i środków, by przekonać świat cały, iż Śląsk Górny koniecznie winien pozostać przy Niemczech i Śląsku Górnym, wydają odezwy do ludności niemieckiej, przepojone nienawiścią do Polski, organizują armię obronną, która ma wystąpić orężnie przeciw Polsce. Mieliśmy możność rozmawiania z jednym z wybitniejszych inżynierów Polaków, przybyłym przed kilku dniami ze Śląska, który, będąc doskonałym znawcą swego kraju rodzinnego w ten sposób uzasadnia słuszność roszczeń Polaków do Śląska Górnego: Niemcy nie mogą przytoczyć żadnego argumentu, któryby przemawiał za przynależnością etnograficzną czy ekonomiczną Śląska do Niemiec. Wszak na wiosnę roku zeszłego, w okresie bezgranicznej buty niemieckiej w okręgu węglowym Śląska Górnego wybrany został do parlamentu niemieckiego *Korfanty*. Wiemy, że Śląsk cieszyński i Górny swym patryotyzmem zasilają całą Polskę. Dość posiedzieć kilka dni w Zagłębiu, aby przekonać się o patryotyźmie górnośląskim. Z jakim zapałem przedzierają się przez kordon górnoślązacy, by wstępować do wojska polskiego. Nigdzie też nie sroży się tak soldateska pruska, jak na G. Śląsku. Od magnata do drobnego urzędniczka nikt nie chce się pogodzić z myślą, że kończą się czasy uprzywilejowania niemieckiego.

Pomimo, że na Śląsk Opolski nie byli nigdy dopuszczani robotnicy z Galicyi i Królestwa, przeszło 98% robotników miejscowych należy do rdzennej ludności polskiej. Złożyło się na to stłoczenie miejscowej ludności, nie mające równego sobie bodaj w całej Europie, a następnie położenie polityczne Górnego Śląska, stanowiącego wydłużony półwysep wciśnięty pomiędzy przedwojenną Rosyę i Austryę. Robotnicy niemieccy nie emigrowali nigdy na Śląsk. **Wynaradawianie szło** jedynie z góry przez administracyę polityczną i przemysłową, szkolnictwo i **duchowieństwo hakatystyczne.** W tym zakresie pomysłowość niemiecka była niewyczerpana. Górnoślązaka traktowano zawsze jako osobnika niedorozwiniętego kulturalnie, spychając go systematycznio na niższy szczebel hierarchii kastowej Prus junkierskich. Z tem większą siłą wybuchał ruch emancypacyjno-narodowy górnoślązaka. Wściekły hakatyzm doprowadził do tego, że jak to Niemcy sami przyznają, dziś już zapóźno budować most zgody pomiędzy Ślązakiem a państwem niemieckiem.

Niemniej ważnym czynnikiem odpadania Górnego Śląska od Niemiec, było rosnące przeświadczenie, że tylko w połączeniu z Polską może się on należycie rozwinąć. Przyroda uposażyła niesłychanie G. Śląsk w bogactwa naturalne. Zapasy węgla przewyższają bezwarunkowo Westfalię, a bodaj i Anglię. Tereny węglowe są wyjątkowo rozległe, pokłady imponująco liczne i grube. Mało jest miejscowości na świecie, któreby posiadały tyle rud cynkowych, co okolice Tarnowic. Co do wytwórczości cynku G. Śląsk przewyższają jedynie Stany Zjednoczone. W tych warunkach powstał wielki przemysł surowcowy. Czterdzieści wielkich pieców wytwarza surówkę, przerabianą na stal i żelazo. Huty śląskie mogą w krótkim czasie dostarczyć szyn i materyału kolejowego dla całej Polski. Fabryki wagonów wyzwolą nas z kłopotów transportowych. Wystarczy dla Polski węgla gazowego. przeróżnych produktów chemicznych, nawozów sztucznych, kwasu siarczanego. Wystarczy tego wszystkiego w chwili obecnej, wystarczy nawet wtedy, gdy przemysł nasz rozrośnie się tak, jak w Westfalii. Cegielnie, kamieniołomy i piece wapienne pozwolą nam odbudować Polskę murowaną.

Wobec G. Śląska karłami są zagłębia dąbrowskie, cieszyńskie, krakowskie, przemysł żelazny Królestwa, hutnictwo cynkowe na południu. Przyzwyczailiśmy się mówić o niezmierzonych bogactwach rosyjskich, ale zważmy, że zjednoczone polskie zagłębie węglowe produkowało przed wojną trzy razy tyle węgla, co cała matuszka Rosya. W tem zjednoczonem zagłębiu Górny Śląsk będzie zajmował jednak stanowisko dominujące: wszak produkcya górnośląska przewyższa dziewięciokrotnie produkcyę zagłębia dąbrowskiego. Jakież perspektywy rozwojowe wynikają z faktu, że będziemy znacznie bogatsi pod względem węgla od Francyi. Powtarzajmy wszystkim i wszędzie, że w tych kilku powiatach górnośląskich produkcya węgla wynosi do 50 milionów tonn rocznie, t. j. pięć milionów węglarek tej wielkości, jakie każdy z nas widzi na drodze żelaznowiedeńskiej.

Ale powstaje pytanie, czy może odebranie tego węgla stanowić będzie o ruinie narodu niemieckiego? Tak utrzymują Niemcy, budząc **współczucie płatne i niepłatne. Niech nie kłamie jednak bezczelnie Scheidemann, że odebranie G. Śląska podrywa istnienie Niemiec. Macierzą przemysłu niemieckiego była i będzie nadal Westfalia.** Pomimo utraty zagłębia Saary i Śląska, Niemcom pozostaje wytwórczość węgla wynosząca 120 milionów tonn rocznie, t. j. bez mała trzy razy tyle, co posiadała przed wojną Francya. A węgiel westfalski jest pierwszorzędny, obok wspaniałych gatunków węgla koksującego się jest tam w dużych ilościach i węgiel gazowy. Przemysł żelazny i chemiczny na Zachodzie Niemiec jest bez porównania potężniejszy, niż na Śląsku. **Przemysłu maszynowego na Śląsku prawie że nie było.** Wściekłość Niemiec na decyzyę paryską polega na tem, że paraliżuje ona plan niemiecki opanowania Polski. Nikt nie wątpi w to, że węgiel górnośląski stworzy na ziemiach polskich niebywały rozkwit życia przemysłowego. Idzie o to, kto ma odegrać w tym procesie dziejowym decydującą rolę: Polacy, osiedli na tej ziemi, czy zachłanni najezdnicy.

„O ile przyroda uposażyła Górny Śląsk w niezmierne bogactwa kopalne, o tyle warunki zbytu węgla górnośląskiego są wyjątkowo nieprzyjazne. Rozwój polityczny i gospodarczy potęguje jeszcze kontrast pomiędzy bogactwem Śląska a jego bezsilnością ekonomiczną. Wciśnięty pomiędzy państwo austryackie i rosyjskie, nie rozporządzając bezpośrednio drogami wodnemi o większem znaczeniu ekonomicznem, zdala od wielkich miast i ośrodków przemysłowych, G. Śląsk nie może się rozwijać“.

Tak charakteryzował położenie Śląska referat górnośląskich hutników i górników na Zjeździe inżynierów niemieckich we Wrocławiu w r. 1911, specyalnie poświęconym tym sprawom.

Węgiel górnośląski nie był nigdy przeznaczony dla Niemiec. Już we Wrocławiu spotykał on się ze swym współzawodnikiem dolnośląskim. Nie znano go w Berlinie, zato znała go cała Galicya, Poznańskie, Królestwo Polskie, pomimo ceł wwozowych, Pomorze polskie, Mazowsze pruskie, jednak i to część polska, gdyż bardziej na północ spotykał on współzawodnika w dowożonym morzem węglu angielskim. To samo można powiedzieć i o innych wytworach górnośląskich. Te wielkie drogi wodne, o jakich wspomina zacytowany urywek z referatu, mają iść przez nizinę polską od Bytomia do Wisły, a dalej bądź do Gdańska, bądź do dorzecza Prypeci. Te wielkie miasta i ośrodki przemysłowe, o jakich marzy referat, to Warszawa, Łódź, to cała zachodnia połać Polski, przeludniona tak jak Holandya, a zatrzymana jedynie w rozwoju przez niewolę polityczną.

L. P.

Transportowanie towarów amerykańskich.

(W.) Grono dziennikarzy warszawskich zostało przyjętych przez p. Ministra Aprowizacyi, który zapoznał ich z techniką sprowadzania do kraju towarów amerykańskich.

Transport z Gdańska do Warszawy drogą wodną — odbywa się pod kontrolą władz amerykańskich i przedstawicieli Ministerstwa Aprowizacyi. Organizacyą jego zajął się admirał Michał Borowski oraz pp. Jałowiecki i Wańkowicz, którzy urzędują w Gdańsku i stamtąd przesyłają transporty w głąb kraju, czuwając nad ich dostawą do miejsc przeznaczenia. Każdy transport, przywieziony drogą morską do Gdańska, przeładowuje się na miejscu na barki — przyczem otrzymuje plomby podwójne, oznaczone zmiennymi liczbami. Zawartość ładunku i oplombowanie sprawdzają agenci amerykańscy, poczem odnośne informacye przesyła się równocześnie do miejsca przeznaczenia i do Ministerstwa. Przy wyładowywaniu czynna jest miejscowa i okoliczna ludność kaszubska, której niezwykła pracowitość w wysokim stopniu ułatwia szybkie przesuwanie transportów z Gdańska: ma to wielkie znaczenie dla powodzenia akcyi żywnościowej, gdyż usuwa magazynowanie tam zapasów, co byłoby w wysokim stopniu niepożądane.

Na zapytanie dziennikarzy, jak uregulowano kwestyę dalszych transportów Wisłą, p. Minister dał wyjaśnienie następujące:

Rokowania z Niemcami w tej sprawie trwały blizko dwa miesiące. Ostatecznie ustalono, że transporty odbywają się przy użyciu niemieckich holowników, na barkach, których Rząd Polski posiada dotąd 182, różnej wielkości. Pojemność ich wynosi 150—200 ton, odpowiada zatem zawartości 15 do 22 wagonów. Dyrygowane są one do Nieszawy, gdzie dokonuje się liczbowa wymiana barek, mianowicie wypuszcza się równoczesną liczbę pustych za pełne, poczem zdążają do miejsc przeznaczenia: Warszawy, Modlina i Włocławka. Transporty, wyładowywane w Warszawie, przeznaczone są tylko dla stolicy i powiatu warszawskiego, natomiast z Modlina i Włocławka, gdzie można bezpośrednio przeładowywać zapasy do wagonów kolejowych, wysyła się je w głąb kraju i na kresy.

— Czy wszystkie transporty z Ameryki będą kierowane drogą wodną?

— Dotąd użyto tej drogi dla przewożenia zboża i mąki, przyczem zaznaczyć trzeba, że zboże to przychodzi nie w workach, lecz rozsypane. W dalszych transportach uwzględniane będą tłuszcze. Inne towary, jak np. kawa, przesyłane są drogą lądową. Godzi się przytem podnieść, że transport Wisłą jest przy przesyłce zboża dwa razy tańszy niż drogą lądowa.

— Jak długo trwa transport wodny z Gdańska?

— Zależy od wysokości stanu wody. Na ogół około dni 12. Drogą powrotną w dół Wisły przebywa się w dniach 7. Obecny stan wysoki Wisły około 5 metrów ponad normalny, ułatwia dostęp nawet wielkich barek do Warszawy, utrudnia natomiast wyładowywanie, które np. w Warszawie wskutek zalania statków odbywa się w ten sposób, iż robotnicy muszą brodzić po kolana w wodzie.

— Czy transporty są dostatecznie chronione w drodze?

— Do Nieszawy odbywają się pod osłoną wojska niemieckiego, stamtąd obejmuje straż nad nimi wojsko polskie. Kontrola jest tak bezwzględna, że dotąd nie było wypadku, by cośkolwiek z nich zaginęło. W Mławie zorganizowano nawet specyalną brygadę bezpieczeństwa, która czuwa nad całością dowozu.

Szkolnictwo przemysłowe w Ameryce.

W chwili, kiedy zaczynamy budować Państwo Polskie, koniecznem jest zwrócenie bacznej uwagi społeczeństwa polskiego na gospodarczą stronę naszego życia. Dziś winno społeczeństwo polskie, jak w okresie pozytywizmu iść w nowe życie pod hasłem pracy organicznej i zacząć budować, gdzie się tylko da od podstaw.

Budując zaś Polskę, winniśmy czerpać wzory ze-

wsząd, gdzie tylko myśl ludzka do wyników dodatnich dotrzeć zdołała, winniśmy umieć naśladować kraje więcej od nas w pewnych dziedzinach doświadczeniem bogatych.

Pomiędzy innemi zadaniami, uwaga społeczeństwa zwraca się obecnie ku przemysłowi naszemu, zastanowić się nad zdolnością wytwórczą i eksportową kraju. Nie można więc zapominać społeczeństwu odradzającemu się, o roli jaką w przemyśle zajmuje i zajmować winien robotnik, rzemieślnik i technik, o tym, że dużo od zdolności osobistych pracownika, od stopnia nabytej wiedzy i umiejętności pracy zależy.

W dobie, kiedy w społeczeństwie powstają lub mają powstać szkoły zawodowe, nie bez korzyści będzie zwrócić uwagę co pisze o szkołach przemysłowych w Ameryce J. Forster Frazer:

„Szkoły przemysłowe mają wszędzie w Ameryce wielkie znaczenie; zadanie ich jednak nie polega na gruntownem wyuczaniu się jednego rzemiosła, tylko na udzieleniu głównych podstaw prawie wszystkich rzemiosł. Cała troska, wszystkie usiłowania w nauce szkół publicznych, które się równają naszym średnim szkołom, jak również na uniwersytecie nie idą w tym kierunku, aby popierać nauki o charakterze wyłącznie akademickim, lecz dążą do kierunku praktycznego, mogącego się przydać w przyszłem życiu.

Ameryka przewyższa inne kraje zapałem i pilnością uczniów. W angielskich technicznych zakładach naukowych jest frekwencya uczniów nie b. wielką, jeśli się zważy, ile mogłoby być obecnych. W Ameryce zaś widzi się zakłady techniczne zawsze przepełnione, tak w oddziałach porannych jak i wieczornych, i tak chłopcy jak i dziewczęta, mężczyźni i kobiety ubiegają się o dopuszczenie.

Typowym zakładem dla tysięcy w całej Ameryce jest instytut Spring Garden w Filadelfii.

W jego klasach jest obecnie prawie 6000 uczniów. Instytut utrzymuje szkoły dzienne w 3-ch rozmaitych oddziałach; — sztuka, mechanika i elektryczność — każdy zaś oddział utworzył klasy wieczorne dla kupieckich i rzemieślniczych uczniów, jak również dla chłopców i dziewcząt, które jeszcze uczęszczają do publicznych szkół. Nauka dzienna jest dla ludzi obojga płci, którzy rozporządzają dostateczną ilością wolnego czasu, i dla tych, którym zależy jeszcze przed rozpoczęciem zawodu na gruntownem wykształceniu. Gdy się wejdzie do sali nauki mechaniki, to się znajduje tam gromadę młodych mężczyzn i kobiet, zajętych 8 godzin dzienną pracą, a zakład Spring Garden zapewnia, że wychowanek po 9 miesiącach jest tak dobrze wykształcony, jak po trzech latach w szkole rękodzielniczej. Nie uczy się sposobu prowadzenia przemysłu, wykonywa się tylko roboty z metalu i drzewa. Uczniowie zaczynają od strugania i piłowania, a doskonalą się aż do wyrabiania narzędzi i konstrukcyi maszyn.

Kursy wieczorne są przepełnione. Oddział elektryczności jest najbardziej lubiany. Bierzmy pierwszy rok nauki. Każda klasa ma dwa wieczory w tygodniu, jeden na wykład, drugi na laboratoryum. Po każdym wykładzie, przy którym odbywają się demonstracye i próby z elektrycznymi aparatami, następuje wieczór w laboratoryum, gdzie uczeń powtarza sam widziane przedtem doświadczenia. W drugim roku używa się praktycznie wyuczonych zasadniczych pojęć przy budowie maszyn elektrycznych. Trzeci rok służy do tego, aby wzmacniać wiedzę ucznia. Klasa pracuje razem jako całość, lecz tylko po dwóch uczniów stawia się przed rozmaite zadania i tak zmienia się w ciągu roku zadanie za zadaniem, wieczór za wieczorem".

Tak pracuje Amerykanin; wzmożonemi siłami, energicznie, optymistycznie z bezwzględnym zapałem. A co dała jego praca, wszyscy dokładnie wiemy. Nie darmo więc Ameryka zdobyła sobie pierwsze miejsce w świecie w dziedzinie wynalazków przemysłu i handlu — i śmiało może bogacąc się, zmniejszając podatki spoglądać z lekceważeniem na Europę.

A co robi u nas szkolnictwo zawodowe?

A. Jackowski (Warszawa).

Stworzenie przemysłu samochodowego.

Pogląd. — Pogotowie wojskowe. — Przemysł gumowy. — rowerowy — samochodowy. — Robotnicy nasi. — Zdrojowiska. — Kresy wschodnie. — Polepszenie połączeń pocztowych. — Widoki.

Przed laty już przeszło czterdziestu zaczęto budować welocypedy udoskonalając wynalazek angielski z początku dziewiętnastego wieku.

Była to jednak zabawka, która dopiero po wynalezieniu wężów gumowych, napełnionych powietrzem przemieniła się w rowery u nas dwukołowcami zwane. Ostatni dziesiątek lat ubiegłego stulecia widział też ogromny rozwój przemysłu rowerowego na całym zachodzie Europy i w Ameryce północnej.

Równocześnie jednak zaczęto we Francyi pracować nad samochodami, wynalazkiem znacznie starszym. Nagła śmierć genialnego Serpolleta, który budował samochody parowe, przerwała cokolwiek tę pracę. Dopiero udoskonalenie motorów wybuchowych, poruszanych benzyną, przyspieszyło niesłychanie rozwój przemysłu samochodowego, gdyż poruszanie elektrycznością nie mogło się przyjąć, jakkolwiek dzisiaj zaczyna się do niej powracać w Ameryce, zarówno jak do samochodów parą poruszanych. Postępy zaś w budowie rowerów i samochodów wpłynęły na rozkwit budowy samolotów.

Mimo łatwości używania rowerów jak i wydoskonalenia samolotów, samochody jako środek do przezwyciężania odległości i oszczędzania czasu nie tracą na znaczeniu, podobnie, jak kolej żelazna nie uległa współzawodnictwu żadnego z tych trzech nowych środków komunikacyjnych.

Z Francyi rozszerzył się przemysł samochodowy wnet głównie na Anglię, Niemcy i Włochy, a w Ameryce północnej osiągnął tak pod względem wytwórczości jak i używalności najwyższy stopień rozwoju.

Rozkwit ten zawdzięczają samochody nietylko temu, że stały się od lat kilku niemal nieograniczalne co do możności używania ich jako najszybszego, a mimo to taniego stosunkowo środka do przewożenia nawet znacznych ciężarów i coraz więcej używa się ich do orki.

Do artykułu poprzednego w tej samej sprawie należałoby oprócz sprostowania, że nie miliard lecz milion koron przeznaczony był rocznie w Austryi na rozszerzanie pocztowego ruchu samochodowego, jeszcze dodać o przysługach, jakie tenże świadczył zbrojnej gotowości państw odnośnych.

Oto samochody pocztowe stanowiły kadry na wypadek wojny, gdyż dostarczały natychmiast znacznej ilości tak wozów osobowych jak ciężarowych, oraz przyczepek warsztatów jakoteż ludzi karnych, obznajomionych nietylko z wszystkimi tajnikami ruchu samochodowego lecz krajem i ludźmi. Wprowadzenie i rozszerzenie tego ruchu podnosi zatem znacznie pogotowie i siły wojskowe państwa. Dowodów na to dostarczyła aż nadto ostatnia wojna, choćby wspomnieć tak szczęśliwe dla nas następstwa pierwszej bitwy nad Marną.

O sprawie tej pisano już przed siedmiu miesiącami na tem miejscu, a zaszłe w międzyczasie wypadki i wytworzone stosunki zdają się niezbicie dowodzić, że choć bez skutku, to jednak słusznie na czas zwrócono uwagę na tę rzecz. Nawet perska poczta zamówiła przed dwoma miesiącami 50 samochodów osobowych w turyńskiej fabryce Fiat dla poprawienia swoich stosunków komunikacyjnych.

Okazują się u nas mianowicie przykre następstwa zmniejszonego o ¾ stanu środków przewozowych, jak koni i wozów, uprzęży, nie mówiąc o lokomotywach i wagonach kolejowych, a nawet woźniców i niesłychana drożyzna tak tychże jak paszy, której końca trudno przewidzieć.

Za przewóz na przestrzeni 10 klm. prostym wozem i upadającym koniem trzeba przecież płacić obecnie na wsi 40 K i więcej.

A najważniejszą rzeczą może jest gwałtowna potrzeba przywrócenia regularnych a tańszych połączeń pocztowych, których brak coraz dotkliwiej odczuwać się daje. Czytamy przecież niemal codzień, że coraz to inna znaczniejsza nawet miejscowość oddalona od kolei po kilka dni nie otrzymuje poczty. Co to znaczy w dzisiejszych czasach, a w szczególności w naszych tak smutnych pod każdym względem stosunkach, gdzie i telegramy pocztą się posyła, nie trudno sobie wyobrazić.

Niema u nas wprawdzie fabryk samochodów, lecz możnaby je względnie tanio zakupić w Ameryce, Anglii, Francyi, a choćby i w Austryi niemieckiej, gdzie sprzedano ich dotąd za przeszło 35 milionów koron i w Niemczech. W tych trzech pierwszych krajach zażądali mianowicie fabrykanci samochodów od swoich rządów z całym naciskiem, aby pozbyły jak najrychlej za granicę samochody pozostałe po wojnie. Pozostawienie bowiem dziesiątek tysięcy tychże w w każdym z tych krajów zmniejszyłoby na kilka lat wyrób nowych. Przerwałoby zatem zapał wynalazców do udoskonaleń, a wywołałoby nadto bezrobocie we wszystkich fabrykach samochodów.

Pomimo, że jak wspomniano, przemysł rowerowy, samochodowy i samolotniczy istnieje już dziesiątki lat i obydwu pierwszym zapłaciliśmy już setki milionów, nie wytworzył się on dotąd wcale na ziemiach polskich. A jednak zapotrzebowanie wszystkich tych środków komunikacyjnych jest znaczne i będzie u nas wzrastało. Wprawdzie współzawodnictwo z przemysłem zagranicznym będzie początkowo ciężkie, to jednak tak projektowane, jak wojskowe zapotrzebowanie państwowe tych środków przewozowych może dać silną podnietę do wytworzenia się.

Równocześnie rozwinąłby się silniej odeń zależny przemysł gumowy, który równocześnie zaspokajałby inne tak liczne potrzeby. Aby zaś zrozumieć, jak ogromne dochody i ten przemysł przynosi, wystarczy przeglądnąć bilanse choćby tylko niemieckich towarzystw akcyjnych, zajmujących się nim. Wyniki te zaś są dla nas tem wymowniejsze, że Niemcy kauczuk muszą kupować u obcych tak jak i my musielibyśmy to czynić.

Wszystko to mogłoby się ożywić bez potrzeby uciekania się do innych, a u nas nadużywanych środków pomocniczych jak tylko ochrona cłowa i dobra administracya państwowa, budująca dobre drogi, zapewniająca bezpieczeństwo publiczne, stosunki prawne, ubezpieczenie robotników od wypadków i t. p.

Stwarzając więc nie dziki, lecz prawidłowy ruch samochodowy w Polsce, dalibyśmy normalne i pewne podstawy do wytworzenia w krótkim czasie tego przemysłu, lecz ściągnęlibyśmy nadto do Ojczyzny bardzo licznych nietylko inżynierów, lecz przedewszystkiem robotników, który w tym zawodzie pracują od lat we fabrykach Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej i są wydoskonaleni metodą Taylora w każdej gałęzi tego wszechpotężnego przemysłu. Oprócz tego pracowników tych znaleźlibyśmy choć w mniejszej ilości we fabrykach byłej Austryi i Niemiec.

Jedynie w przemyśle gumowym musielibyśmy posługiwać się robotnikami obcych narodowości.

Kazimierz Mokrzycki.

C. d. n.

Oszczędności amerykańskie.

Jak czytamy w dziennikach, przystąpiła wreszcie poczta nasza do umożliwienia wychodźcom polskim w Ameryce nadsyłania swoich oszczędności do Ojczyzny.

Jesteśmy z tego bardzo zadowoleni tak ze względu na cele, jakie się przez to osiągnie, jakoteż dlatego, że pismo nasze pierwsze i to jeszcze przed sześciu miesiącami sprawę tę tak doniosłą poruszyło.

Omawiał mianowicie w numerze 22. z dnia 20. listopada 1918 r. naszego pisma, p. Kazimierz Mokrzycki w artykule pod napisem „Poczta w Polsce", i korzyści, które stąd wynikną dla skarbu państwa, waluty naszej i ludności wiejskiej oraz ogółu przez uzyskanie najlepszych dzisiaj środków pieniężnych na opłacanie towarów, które z Ameryki czy skądkolwiek z zagranicy musimy sprowadzać.

Jeżeli sprawa będzie poprowadzoną w sposób odpowiedni, uzyskamy zaraz setki milionów dolarów, którymi możemy opłacać najtaniej towary na całym świecie.

Poczta w Polsce.

Aktualności artykułów zawartych w naszem piśmie i pożyteczności tegoż dowodzi fakt, że poseł Szymański, jako sprawozdawca sejmu dla spraw poczty, na posiedzeniu 42 z 27. maja 1919 korzystał z materyału przedstawionego przez nas w początku odrodzenia się państwa polskiego, w artykułach pod tytułem „Poczta w Polsce".

Wywody szanownego znawcy musimy zaś uzupełnić o tyle, że mówiąc o potrzebie poczty dla każdych 1500 mieszkańców, miano na myśli dorosłych, a nie dzieci. Inne pojmowanie sprawy wywołałoby bowiem tylko rozrzutność grosza państwowego i zrobienia z poczty zakładu zaopatrzenia dla wszelkiego rodzaju darmozjadów.

Dalej poczta, nietylko nie dostarczałaby sama środków na swoje utrzymanie, lecz wymagałaby znacznych bardzo nakładów państwowych.

Wspomnianej ilości ludności należy się poczta osobna tylko na wsi, a nie po większych miejscowościach. W tych powinna bowiem jedna poczta przypadać stosownie do rozmiarów ruchu handlowego i przemysłowego na każdych 20 do 30 tysięcy mieszkańców i być położoną w środku danej miejscowości lub dzielnicy miasta.

Wreszcie o ile to możliwe, a położenie dworca i stosunki miejscowe na to pozwalają, powinny urzędy pocztowe znajdować się przedewszystkiem na dworcach kolejowych. W ten sposób uzyskuje się nietylko znaczne oszczędności na przewozie poczty, lecz nadto co najważniejsze przyspieszenie tak odsyłki jak dostawy stronom i urzędom poczty nadesłej.

Dział handlowy i finansowy.

Wolny handel metalami, grafitem oraz chemikaliami.

„Monitor Polski" ogłasza rozporządzenie o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego żelaza, metali i grafitu, oraz rozporządzenie o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozowych niektórych chemikalii.

Cennik skór gotowych surowcowych

obowiązujący od dnia 25. maja 1919 r., opracowany przez Komisyę ministeryalną:

Rodzaj skór	Mk. fen. za 1 funt polski
V. Skóry surowcowe tłuszczowe ałunowe:	
I. gat. Skóra wyborowa dobrze wygarbowana i bez miezdry	7.—
II. gat. Skóra z nieznaczną miezdrą, albo niedość przegarbowana	6.—
III. gat. Skóra z miezdrą i niedość przegarbowana	5.50

Uwaga: Warunki techniczne, stawiane dla wyrobionej skóry surowcowej, są cztery, a mianowicie:

1) skóra winna być czysta, dobrze oczyszczona z miezdry,

2) skóra winna być dobrze wygarbowana, czyli nawskroś tłuszczem przejęta, z równem przecięciem;

3) winna być miękka, a więc nie łamiąca się po wymoczeniu i wysuszeniu; i

4) nie powinna zawierać wilgoci, jednocześnie nadmiaru tłuszczu, wypływającego łatwo na wierzch przy wyciskaniu.

Bank handlowy w Poznaniu.

(z. c.) Walne zebranie akcyonaryuszy Banku handlowego w Poznaniu odbyło się z końcem kwietnia w obecności ministra Hąci. Po wysłuchaniu sprawozdania zarządu i rady nadzorczej, uchwalono znów, jak w latach poprzednich wypłatę 10% dywidendy. Następnie ustalono liczbę członków rady nadzorczej na 18 i dokonano wyborów uzupełniających do Rady

nadzorczej. Po Walnem zebraniu akcyonaryuszy odbyło się posiedzenie Rady nadzorczej, na którem postanowiono zwołać nadzwyczajne Walne zgromadzenie akcyonaryuszy w celu zadecydowania o podwyższeniu kapitału zakładowego Banku o pięć milionów marek i ustalenia warunków nowej emisyi. Wpłaty na nowe akcye przyjmuje już Bank teraz i bonifikuje 5%, aż do czasu udziału akcyi w dywidendzie.

Międzydzielnicowy obrót towarowy.

(z. c.) Rozporządzenie ministrów Przemysłu i Handlu, Aprowizacyi, Skarbu, Rolnictwa i Dóbr państwowych z dnia 22. maja b. r. orzeka, że wszelki ruch towarów w obrocie handlowym między b. Królestwem kongresowem, Galicyą, Śląskiem cieszyńskim i Księstwem Poznańskiem jest wolny od pozwoleń Państwowej Komisyi Przywozu i Wywozu. Pozatem wszelkie przepisy w sprawie ograniczeń ruchu towarów wewnątrz kraju pozostają w mocy i nadal. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem ogłoszenia.

Ze spraw finansowych Francyi.

(z. c.) Sprawozdawca komisyi budżetowej przedstawił w Izbie deputowanych położenie finansowe Francyi. Deficyt wynosił w roku sprawozdawczym 20 miliardów franków. Budżet roczny Francyi z 5 miliardów, które wynosił przed wojną, podniósł się do 18 miliardów.

Dla pokrycia kosztów wojennych Francya projektuje zaprowadzenie podatku od kapitałów. Według obliczeń finansistów podatek ten przyniesie skarbowi państwowemu około 50 miliardów franków.

DZIAŁ PRZEMYSŁOWY.

Ochrona własności przemysłowej w Polsce.

(w.) Z uwagi na potrzebę ochrony własności przemysłowej w Polsce, mocą osobnego dekretu Naczelnika Państwa z dnia 13 grudnia 1918 roku, został utworzony w Warszawie Urząd Patentowy, do którego kompetencyi należy udzielanie patentów na wynalazki oraz wydawanie świadectw ochronnych na prawo własności wzorów rysunkowych i modeli, tudzież świadectw ochronnych na znaki towarowe. Moc prawna dokumentów, wystawianych przez Warszawski Urząd Patentowy rozciąga się na cały obszar Państwa Polskiego w tych granicach, jakie ostatecznie będą ustalone.

Polskie prawa o ochronie własności przemysłowej, ogłoszone dekretami z dnia 4 lutego 1919 r., wzorowane są na odnośnych ustawach rosyjskich, zawierają wszakże różne uzupełnienia, mające na celu zadośćuczynienie współczesnym wymaganiom międzynarodowym, a zaczerpnięte z ustawodawstw patentowych przodujących państw zagranicznych.

Ustawa o patentach na wynalazki przewiduje system procedury, będący przejściem od czysto rejestracyjnego systemu do systemu polegającego na przedwstępnem badaniu nowości wynalazku. Przeprowadziwszy badanie wstępne w pewnym ograniczonym zakresie, Urząd patentowy wydaje tymczasowe świadectwa ochronne i o ich wydaniu ogłasza w gazecie urzędowej. Z chwilą tej publikacyi zgłoszenia stają się dostępnemi dla publiczności, przyczem osoby zainteresowane mają prawo zgłaszania sprzeciwów przeciw udzieleniu patentu. Petent niezadowolony z decyzyi, mocą której podanie jego zostało odrzucone, tudzież petent lub oponent, niezadowoleni z decyzyi co do udzielenia patentu mają możność zaskarżyć tę decyzyę do wydziału apelacyjnego Urzędu Patentowego. W ten sposób sprawy o udzielenie patentu rozpatrywane być mogą przez Urząd patentowy w dwóch instancyach. Patenty są udzielane na lat piętnaście, licząc od daty podpisania patentu.

Na mocy ustawy o ochronie wzorów rysunkowych i modeli może być zabezpieczone prawo własności nietylko nowych pomysłów, mających praktyczną wartość użytkową, ale również i takich, które będąc przeznaczone do odtworzenia w wyrobach fabrycznych i rzemieślniczych, polegają jedynie na pewnych odrębnościach rysunkowych lub plastycznych. Prawo wyłącznego korzystania z rysunku lub modelu rozpoczyna się z dniem ich zgłoszenia i trwa najwyżej lat 12.

Ustawa o ochronie znaków towarowych dotyczy zarówno znaków graficznych (etykiet i t. d.), jak i nazw słownych i przewiduje procedurę zbliżoną do patentowej. Po rozpatrzeniu zgłoszenia znaku towarowego i stwierdzeniu, że nie sprzeciwia się ono przepisom ustawy, Urząd Patentowy podaje w gazecie urzędowej do wiadomości publicznej o zgłoszeniu i jego istotnych szczegółach. Sprzeciw przeciw wydaniu świadectwa ochronnego winien być poparty należytymi dowodami. Petent niezadowolony z decyzyi, mocą której podanie jego zostało odrzucone, tudzież oponent, niezadowolony z decyzyi co do wydania świadectwa ochronnego, mają możność zaskarżyć tę decyzyę do wydziału apelacyjnego Urzędu Patentowego. Świadectwa ochronne na znaki towarowe wydawane są na terminy dziesięcioletnie, licząc od daty podpisania. Mogą być one przy zachowaniu odpowiednich formalności przedłużane na nowe terminy dziesięcioletnie.

Prawa, nabyte w poszczególnych częściach Polski przez uzyskanie dokumentów odnośnych urzędów państw, do których owe części Polski dotychczas należały, zachowują swą moc, o ile posiadacze zgłoszą je do Urzędu Patentowego w Warszawie w terminie do 6 sierpnia 1919 r. włącznie. Ministrowi Przemysłu i Handlu przysługuje prawo ewentualnego przedłużenia powyższego terminu.

Urząd Patentowy na czele którego, jako prezes, stoi dr. M. Kryzan, rozpoczął już załatwianie przekazanych mu czynności.

W Monitorze z 29 marca r. b. zostały ogłoszone rozporządzenia wykonawcze Ministra Przemysłu i Handlu, do dekretów, tyczących Urzędu Patentowego. Na mocy tych rozporządzeń ustanowiono cztery wydziały: I ogólny i administracyjny, II. apelacyjny, III. patentów na wynalazki, IV. znaków towarowych. Rozporządzenie do dekretu o ochronie znaków towarowych zawiera podział towarów na 18 klas.

Opłata za zgłoszenie patentu wynosi 75 mk, za zgłoszenie wzoru rysunkowego, lub modelu i pierwszy okres trzyletni 20 mk., za zgłoszenie znaku towarowego i opłata za 10 lat, 50 mk. Prócz tego, za każdą zgłoszoną klasę towarów wnosi się opłatę dodatkową 30 mk.

Wyłączne upoważnienie państwa do zakładania rurociągów dla prowadzenia gazów ziemnych, regulowania produkcyi i zużytkowania tychże.

(c.) Niedawno pisaliśmy w „Korespondencyi" o nadzwyczajnem zwiększeniu produkcyi gazów ziemnych w Polsce przez dowiercenie otworu w Męcince, w okręgu jasielskim. Obecna produkcya gazów w Galicyi wynosi 420 m³ na minutę, a z czasem po dowierceniu dwu dalszych otworów produkcya ta zwiększy się jeszcze bardziej, stawiając Polskę na drugiem miejscu w światowej produkcyi gazów.

Obecnie podajemy w dosłownem brzmieniu niedawno ogłoszoną ustawę, odnoszącą się do tej sprawy:

„Ustawa z dnia 2. maja 1919 r. o wyłącznem upoważnieniu Państwa do zakładania rurociągów, służących do prowadzenia gazów ziemnych, regulowania produkcyi i zużytkowania ich. Art. 1: Władza górnicza ma prawo określić obowiązujące sposoby racyonalnego wydobywania i zużytkowania palnych gazów ziemnych. Art. 2: Prawo zakładania rurociągów i urządzeń pomocniczych do prowadzenia palnych gazów ziemnych (zakłady gazu ziemnego), przysługuje wyłącznie państwu. Ta zasada nie dotyczy urządzeń, przeznaczonych na potrzeby kopalń przedsiębiorcy, który gaz dobywa. Prawo to może rząd przenieść na zrzeszenia lub osoby fizyczne na czas ograniczony. Nadane uprawnienie gaśnie, jeżeli roboty w terminie wyznaczonym przez rząd nie zostały rozpoczęte, względnie ukończone. Przeniesienie nadanego przez rząd uprawnienia na osoby trzecie jest niedopuszczalne. Art. 3: Pozwolenia na budowę zakładów gazu ziemnego (art. 2) udziela Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie projektów, nadających się do stworzenia jednolitej sieci rurociągowej w Państwie; pierwszeństwo mają korporacye publiczne, a w szczególności gminy, oraz przedsiębiorstwa, przedstawiające projekty zakładów, które posiadają charakter użyteczności publicznej. Od rurociągów, przechodzących przez miasta, przysługuje miastom pierwszeństwo rozprowadzenia gazu do konsumentów. Art. 4: Przedsiębiorstwom zakładów gazu ziemnego, którym Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyznało charakter użyteczności publicznej, przysługuje prawo wywłaszczenia na podstawie projektu przez rząd zatwierdzonego. Art. 5: Producenci palnych gazów ziemnych, nie zużytkowujący ich dla swych własnych potrzeb, są obowiązani oddać każdoczesną nadwyżkę gazu za wynagrodzeniem istniejącym zakładom gazu ziemnego, przyczem zakłady posiadające charakter użyteczności publicznej mają pierwszeństwo. Art. 6: Taryfy cen za gazy dla producentów i konsumentów zatwierdza Ministerstwo Przemysłu i Handlu po wysłuchaniu stron interesowanych i rzeczoznawców Art. 7: Po upływie czasokresu, na który prawo nadano (art. 2) przechodzą zakłady gazu ziemnego, o ile nie będzie im przyznane przedłużenie uprawnienia, na własność Państwa bez odszkodowania. Wcześniejszy wykup jest dopuszczalny tylko z ważnych powodów natury publicznej, stwierdzonych, w orzeczeniu Ministra Przemysłu i Handlu, za cenę szacunkową. Zakłady gazu ziemnego gmin własne nie ulegają wykupowi. Art. 8: Pod warunkami, określonemi w art. 7 rząd może wykupić już istniejące zakłady gazu ziemnego. Nie podlegają one jednak innym postanowieniom ustawy niniejszej, dopóki nie zamierzają powiększyć swych rozmiarów. Przez powiększenie należy rozumieć rozszerzenie zakładów poza zapotrzebowanie miejscowe. Art. 9: Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia. Wykonanie porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Brzmienie ustawy budzi poważne obawy co do praktycznych wyników „socyalizacyi" tej ważnej gałęzi produkcyi. Ustawa tak, jak się przedstawia obecnie, może paraliżować w zarodku inicyatywę prywatnych przedsiębiorców. Czy zaś w państwie samem znajdzie się dostateczna inicyatywa i środki do wykonania, pozostaje na razie nierozstrzygniętem pytaniem.

Wydajność pracy w kopalniach.

Według danych urzędowych wynosiła wydajność kopalni węgla kamiennego przed wojną w Zagłębiu Dąbrowskiem 1 tonę na dniówkę robotnika, obecnie zaś ma wynosić 0.35 t., na Śląsku górnym przed wojną 1.2 t., obecnie 0.7 t. Ogólna liczba robotników w tym obszarze wynosiła przed wojną 23.500; produkcya dzienna wynosiła mniej więcej tyleż samo ton; obecnie liczba robotników wynosi mniej więcej 32.000, produkcya zaś około 14.000 ton.

Przemysł włóknisty w Królestwie Polskiem.

(z. c.) Jedną z gałęzi przemysłu najbardziej rozwiniętych w Królestwie Polskiem był niewątpliwie przemysł włóknisty. Największą była zdolność eksportowa tej gałęzi przemysłu; przed wojną eksportowało Królestwo samych tkanin wełnianych około 80.000 ton. Przędza bawełniana była przeważnie konsumowana w kraju i tylko niewielkie ilości wywożono za granicę. Ważniejsze cyfry odnoszące się do stanu przemysłu włókienniczego w Królestwie w latach 1913/14 są następujące:

Przemysł bawełniany:

Ilość wrzecion	1,435.000
„ krosien	35.000
„ robotników	75.000
Produkcya bawełny gotowej	132.000 ton.

Przemysł wełniany:

Ilość wrzecion	925.000
„ krosien	24.000
„ robotników	55.000
Produkcya wełny gotowej	102.000 ton.

Przemysł włókienniczy Królestwa odznaczał się przewagą wyrobów tkanin i względnem upośledzeniem takich działów wytwórczości, jak produkcya lepszych gatunków haftów, koronek, wyrobów dzianych etc. Drugą właściwością przemysłu włókienniczego w Królestwie był rozwój t. zw. kombinacyi, małe zróżniczkowanie; fabryki w Królestwie łączyły najrozmaitsze działy wytwórczości i jej stadya w przeciwieństwie n. p. do Rosyi. Terytoryalnie rozdziela się przemysł włóknisty w Królestwie mniej więcej w sposób następujący: W Częstochowie, w gub. piotrkowskiej wyrabiano towary bawełniane i dżutowe. W Kaliszu, gub. kaliskiej wstążki i towary wełniane. W Kole gub. kaliskiej były fabryki bawełny, w Koninie gub. kaliskiej sukiennictwo i fabrykacya waty. W Łęczycy, gub. kaliskiej przędzalnia wełny i bawełny. W Łodzi, gub. piotrkowskiej fabrykacya towarów jedwabnych. W Lublinie gub. lubelskiej tkactwo wełny i handel wełną. W Nowo-Radomsku, gub. piotrkowskiej, fabrykacya sukna. Toż samo w Ostrołęce i w Ostrowie, w gub. łomżyńskiej. W Pabianicach, gub. piotrkowskiej przędzenie wełny i bawełny, wyrób sukna, farbiarstwo. W Radomiu, gub. radomskiej, fabrykacya kapeluszy i handel kapeluszami bardzo rozwinięty. W Zduńskiej Woli, gub. kaliskiej przemysł wełniany i bawełniany. W Tomaszowie, gub. piotrkowskiej, przemysł sukienniczy. W Warszawie fabrykacya bawełny i sukna. W Zgierzu, gub. piotrkowskiej, przędzalnie wełny i bawełny.

Przemysł włókienniczy najwięcej z całego przemysłu polskiego ucierpiał podczas okupacyi niemieckiej w Polsce. Pozbawiony został prawie całkowicie pasów transmisyjnych, części maszyn oraz surowców. To też sprawa uruchomienia przemysłu włókienniczego (koncentrującego się w Łodzi) stała się bardzo ważną i aktualną, tembardziej, że wzrasta ogromnie zapotrzebowanie wojska w tych towarach. Łódzki Wydział surowców stara się w Poznańskiem o surowce, co chwilowo podtrzyma działalność łódzkich fabryk, a w czerwcu oczekują wielkich transportów surowca z Anglii. Już obecnie cały szereg fabryk w Łodzi i okolicy rozpoczął pracę, co powinno nastąpować tem szybciej, że grozi nam trudna konkurencya z zagranicą.

Przemysł włókienniczy niemiecki podczas wojny.

(W) Wytwórczość materyałów włókienniczych (bawełny, wełny, konopi i podzwrotnikowych roślin: sisalu i kapoku) wynosiła w r. 1913 — 37563 ton, wartości 37,3 mil. mk. Surowce niemal całkowicie Niemcy sprowadzały z zagranicy i głównie ze Stanów Zjednoczonych. Pod względem rozmiarów konsumcyi materyałów włókienniczych Niemcy ustępowały w Europie jednej tylko Anglii. Najbardziej znamienną dla rozmiarów przemysłu tkackiego danego kraju jest liczba znajdujących się w nim wrzecion. Otóż według danych statystycznych, opublikowanych przez międzynarodowy związek tkaczów i przędzarzy, 1. marca 1919 było na świecie ogółem 144,7 mil. wrzecion. Z tego na Anglię przypadało 55,9 mil., na Stany Zjednoczone 31,5 mil., na Niemcy 11,4 mil. oraz na Francyę 7,4 mil. Z tych danych wynika, iż przed wojną Anglia posiadała o 44,5 m. wrzecion bawełnianych więcej od Niemiec. Wojna wszechświatowa odcięła Niemcy od źródeł dowozu surowców i spowodowała znaczne zmniejszenie się w Niemczech produkcyi włókienniczej. Wiele fabryk zamknięto, a tym, które pracowały dla rynku krajowego brakło surowców i trzeba je było zastępować różnemi ersatzami, które wyrabiano z papieru i cellulozy, pokrzyw, trzciny wodnej i torfu M. in. w Zehlendorfie pod Berlinem urządzono plantacyę pokrzyw, a finansowaniem tego przedsiębiorstwa zajęło się specyalne towarzystwo. Posiada ono w całem państwie 25.000 agentów, organizujących zbieranie dzikich pokrzyw i przesyłających je dla przerobu do fabryk, których liczba sięga obecnie 100. Za 100 klg. suchych łodyg otrzymuje się 28 mk., a za 50 klg. suchych liści lub za pół klg. suchych nasion otrzymuje się 10 mk. Dwie podobne plantacye, każda obejmująca po 50 morgów, znajdują się we Fryzaku i w pobliżu Szczecina. Obok tych ersatzów Niemcy miały do dyspozycyi również czystą bawełnę i wełnę, które zdobywały drogami okrężnemi lub za pomocą

rekwizycyi w krajach okupowanych. Na początku wojny Niemcy posiadały 600 tys. bel bawełny, z czego połowa znajdowała się w posiadaniu przemysłu i połowa w posiadaniu kupców bremeńskich. Do maja 1919 r. Niemcy otrzymywały bawełnę drogą okrężną, przyczem rozmiary przywozu dorównywały prawie rozmiarom przywozu przedwojennego. Skutkiem wypowiedzenia wojny Niemcom przez Włochy dowóz ten ustał i Niemcy zostały skazane na własne zapasy. Radzono sobie w ten sposób, iż rabowano bawełnę i wełnę w krajach okupowanych, a z samej Polski i Belgii zabrano 200 tys. bel bawełny. Temi zapasami posługują się Niemcy do dziś dnia i jeszcze w grudniu 1918 r. przemysł bawełniany niemiecki (przerabiał 5% swej produkcyi przedwojennej. W czasach pokojowych Niemcy przerabiały rocznie 1 milion ton tkanin. W czasach wojennych zbiór wełny z owiec krajowych przynosił rocznie zaledwie 7000 ton, sprzęt lnu ca 20 tys. ton i sprzęt konopi 2000 ton. Sztucznej bawełny produkowano rocznie 33 tys. ton. Włókno z pokrzyw przyniosło w r. 1918 — 200 ton, z torfu 2000 ton i z trzciny wodnej 1000 ton. Wreszcie produkcya tkanin papierowych wynosiła rocznie 150 tys. ton.

„Handelsmuseum“ charakteryzuje położenie przemysłu bawełnianego niemieckiego i perspektywy najbliższej jego przyszłości. O ile nie nastąpi polepszenie stosunków co do zaopatrywania przemysłu bawełnianego w surowce i w węgiel, cały przemysł niemiecki w ciągu niewielu miesięcy znajdzie się w b. ciężkim położeniu. Z chwilą ponownego otwarcia granic, gdy główni konkurenci Niemiec — Anglia, Szwajcarya, a prawdopodobnie także Włochy i Stany Zjednoczone, wyrzucą na rynek niemiecki olbrzymie ilości przędzy, a szczególniej wyrobów gotowych, fabryki niemieckie napróżno będą poszukiwać zbytu, o ile rząd niemiecki nie otworzy jakiejś instytucyi, która mogłaby regulować ceny. Z drugiej strony, o ile czas roboczy, skrócony do 46 godzin tygodniowo, nie będzie wprowadzony we wszystkich państwach przemysłowych, nie może być mowy o udaremnieniu zalania Niemiec przez obce towary bawełniane, i całkowity upadek niemieckiego przemysłu bawełnianego, będzie nie do powstrzymania. Główną troską osób, prowadzących rokowania pokojowe, musi być zapewnienie dowozu bawełny amerykańskiej z chwilą, gdy tylko będzie to możliwe.

KRONIKA GOSPODARCZA.

Zniesienie kordonów.

Wszystkie dyrekcye kolejowe otrzymały zawiadomienie od ministeryum, że z rozporządzenia władz wyższych, nie są potrzebne pozwolenia Komisyi przywozu i wywozu na przewóz wszelkich towarów pomiędzy b. Królestwem Kongresowem, Galicyą, Śląskiem Cieszyńskim i Ks. Poznańskiem, wymagane są jednak w odpowiednich razach zezwolenia ministeryum przemysłu i handlu, zwłaszcza, gdy chodzi o surowce, półfabrykaty lub towary podlegające sekwestrowi i ograniczeniom przewozowym.

Głód tytoniowy.

(W) Do najdokuczliwszych plag przeżywanego okresu należy głód tytoniowy, który wybuchł nagle przed kilkoma tygodniami i doprowadził do tego, że za papierosa z podejrzanej mieszaniny, zawierającej wszystko oprócz tytoniu, płacą w Warszawie 50 fen. i wyżej.

Pragnąc zbadać przyczyny tego nagłego zniknięcia tytoniu z rynku naszego, zwrócił się „Przegląd Wieczorny“ do dyrektora Monopolu Tytoniowego dra Karola Seeligera, który oświadczył co następuje:

Wobec braku surowca zarówno monopolowa fabryka tytoniowa w Krakowie, jak i wszystkie fabryki prywatne w Królestwie Polskiem stanęły.

Dzięki usilnym zabiegom udało się uzyskać 7 wagonów tytoniu z Austryi, co pozwoliło uruchomić fabrykę krakowską; pracuje ona już od 2 tygodni, wyroby jej w pierwszym rzędzie przeznaczone są dla Galicyi, jednakże i b. Królestwo otrzyma część produkcyi i mam nadzieję, że za kilka już tygodni fabryka krakowska zacznie nadsyłać papierosy do Warszawy.

— Na jaką ilość z tego źródła możemy liczyć?

— Na 2 do 3 milionów sztuk miesięcznie.

Rzecz prosta, są to ilości minimalne, więc też nie poprzestając na tym, zakupiliśmy większe ilości papierosów zagranicą: w Bułgaryi 300 milionów sztuk. Zamówiliśmy też i tytoń do fabrykowania papierosów na miejscu.

Delegat Ministerstwa Skarbu był w Bułgaryi, posiadającej olbrzymie zapasy, sięgające 10 milionów kilogramów tytoniu i zakupił 300 tys. kilogramów, co na nasze potrzeby wystarczy na 9 miesięcy. Nie zakupywaliśmy większych ilości, gdyż po skasowaniu blokady, spodziewany jest spadek cen tytoniu. Nie tylko w Bułgaryi, Turcyi, ale nawet w Rosyi są olbrzymie ilości tytoniu, sięgające setek tysięcy pudów, tylko nie można ich dowieść.

Monopol tytoniowy w ścisłem słowa znaczeniu istnieje tylko w Galicyi, w b. okupacyi niemieckiej istniał tylko monopol sprzedaży, obecnie Państwo nabyło na użytek Monopolu Tytoniowego jedną fabrykę i uruchomi ją z końcem czerwca.

Fabrykom prywatnym to w niczem nie zagraża, gdyż i przed wojną pokrywały one zaledwie piątą część zapotrzebowania Kongresówki, zaś cztery piąte zapotrzebowania naszego pokrywała w tym zakresie Rosya.

Jednakże zasadniczo uważam, mówił p. Seeliger, że monopol tytoniowy byłby korzystniejszy i dla skarbu i dla spożywców.

Jak wielkie zyski daje przemysł tytoniowy, o tym świadczy fakt, że fabryka, którą uruchomić zamierzamy w czerwcu, a której nabycie i dostosowanie do potrzeb wytwarzania kosztowało skarb 2 miliony marek, dawać będzie około 1 miliona mk. na czysto miesięcznie przy wyrobie 20 mil. papierosów miesięcznie.

Te zyski pozwolą na stopniowy skup fabryk prywatnych i wypłacenie odszkodowania osobom, które (czy to w przemyśle, czy to w handlu tytoniowym) stracą możność zarobkowania.

Uruchomienie państwowego Instytutu geologicznego.

(z. c.) Na jednem z ostatnich posiedzeń sejmu polskiego uchwalono wnioski w sprawie uruchomienia Państwowego Instytutu geologicznego. Instytut geologiczny został już otwarty w dniu 7. maja b. r., ale chodzi o danie mu możności szerszego rozwoju. Znaczenie Instytutu jest ogromne, gdy chodzi o ekonomiczne wyzyskanie bogactw naturalnych kraju dla celów gospodarki społecznej. Dotychczas tylko w Galicyi wydawano pod egidą Akademii Umiejętności, atlas geologiczny, podczas gdy Królestwo badane było przez petersburski instytut w sposób nadzwyczaj niedbały. Badania Instytutu polskiego skierują się do poznania wszystkich właściwości naszego węgla, nafty, naszej rudy żelaznej, manganu, soli potasowych i soli zwyczajnej, wreszcie naszych zasobów marmurów, piaskowca i wapieni i t. d. Wielkie znaczenie będzie miał Instytut dla rolnictwa; dalej musi współdziałać przy dostarczeniu najmniejszym nawet miejscowościom zdrowej wody, przy budowie dróg kolejowych i gościńców.

Instytut musi gromadzić znawców najrozmaitszych działów geologii rolniczej, fizyko-geologów, chemików, wreszcie uczonych do badań radiotelegraficznych i elektromagnetycznych. Z instytutem powinny być połączone pracownia chemiczna, optyczna, biblioteka specyalna, pracownia kartograficzna, muzeum i t. d. Jak wielkie jest znaczenie Instytutu geologicznego, zwłaszcza w kraju tak bogatym w zasoby przyrodzone jak Polska, dowodzi fakt, że z wyjątkiem Grecyi i Turcyi, wszystkie państwa na świecie posiadają od dawna tego rodzaju instytucye państwowe.

Żegluga polska.

Zawarto układ, na mocy którego warsz. Tow. akc. żeglugi i handlu przejęło Tow. żeglugi M. Fajansa, tworząc spółkę pod nazwą: „Warszawskie Tow. akc. handlu i żeglugi“, opartą wyłącznie na kapitałach polskich.

Nowo zorganizowane Tow. akcyjne rozporządza na początek kapitałem 16 milionów marek, w niedalekiej przyszłości kapitał ten podwyższony będzie do 50 milionów. W kierownictwie przedsiębiorstwa biorą czynny udział dawni dyrektorowie Tow. handlu i żeglugi, jak i współwłaściciele żeglugi M. Fajansa.

O transport ziemniaków.

(W) Ministerstwo Rolnictwa oraz warsz. Syndykat Rolniczy zwróciły się do Ministerstwa Kolei żelaznych z prośbą o obniżenie taryfy na przewóz ziemniaków jako artykułu pierwszej potrzeby. Wobec zbliżającego się sezonu sadzenia ziemniaków, duże ich ilości zakupione zostały w Poznańskiem dla ogołoconych wschodnich połaci kraju, ale wysoki koszt przewozu może tym dostawom przeszkodzić.

Ministerstwo Kolei żelaznych w uznaniu konieczności dopomożenia w zaopatrzeniu kraju w tak podstawowy artykuł żywnościowy, projektuje przeniesienie wagonowych transportów ziemniaków z klasy II do III-ej, co da następujące obniżenie płacy:

	II. kl.	III. kl.
	za 100 klg.	
na odległości 100 klm.	1.32 fen.	84 fen.
„ „ 300 „	3.51 „	2.16 „
„ „ 500 „	5.61 „	3.48 „

Zaznaczamy, że przy nowym układzie podziału przesyłek wagonowych na klasy konieczną jest rzeczą, ażeby zostały zaliczone do najniższej klasy III. nietylko ziemniaki, przesyłane dla instytucyi publicznych, lecz również wszelkie ziemniaki do sadzenia.

Wymiana korespondencyi z Austryą.

Ministeryum poczt i telegrafów ogłasza:

Polska zawarła z Austryą niemiecką tymczasową umowę pocztową w celu wzajemnej wymiany korespondencyi.

Na mocy tej umowy dopuszczone są z Polski do Austryi niemieckiej zwyczajne listy otwarte, zwyczajne i polecone pocztówki, gazety, zwyczajne próbki towarowe i zwyczajne druki.

Listy polecone, listy zwykłe zamknięte i papiery handlowe z Polski do Austryi są na razie niedopuszczalne.

Natomiast z Austryi do Polski dopuszczone są wszystkie przesyłki listowe, zatem także zamknięte listy zwyczajne, listy polecone i papiery handlowe.

Opłata za gazety wysyłane za granicę wynosi tyle, co za druki, a mianowicie od każdych 50 gramów 10 fenigów (lub halerzy).

Jednocześnie z podjęciem ruchu pocztowego z Austryą niemiecką, przyjmuje polski zarząd pocztowy (począwszy od dnia 19. maja r. b.) odpowiedzialność za polecone przesyłki listowe do Austryi niemieckiej, wypłacając nadawcy w razie zaginięcia poleconej przesyłki listowej odszkodowanie w kwocie 40 mar., względnie 50 koron.

ZE ŚWIATA.

Wiadomości z Francyi.

(m. b.) Francya poniosła w wojnie takie straty przez ubytek w ludziach i przez zupełne zniszczenie wielkich obszarów kraju, że tylko wysiłki zbiorowe całego społeczeństwa francuskiego, poparte przez Amerykę potrafią przywrócić państwu dawną świetność gospodarczą. Przewodniczący amerykańskiego urzędu żeglugi przemawiał niedawno w Paryżu na temat przyszłego ukształtowania się gospodarczych stosunków francuskich i walki ekonomicznej Francyi z Niemcami. Zaznaczył potrzebę silnej organizacyi i ochrony wyrobów francuskich zapomocą marki handlowej. Zapewnił przy tej sposobności, że Ameryka będzie jak najusilniej popierała powiększenie francuskiej floty handlowej, dowóz surowców i uzyskanie potrzebnego tonażu.

„La Ligue navale française“ zwróciła się do prezydenta Wilsona z prośbą o uzyskanie dla francuskiej floty handlowej 93.000 ton niem. i austr. okrętów, o przydzielenie francuskim fabrykom metalowym niemieckiego węgla i o umożliwienie Francyi zakupu większej ilości okrętów w Ameryce. Prośbę tę uzasadnia Liga przedewszystkiem wielkimi ciężarami wojennymi, które Francya ponosiła, a następnie koniecznością sprowadzania całego zapotrzebowania podczas wojny drogą morską. Flota handlowa zmniejszyła się skutkiem tego znacznie i Francya musi jak najprędzej otrzymać pewną ilość okrętów, ażeby módz owocnie korzystać z wolności mórz.

„Semaphore de Marseille“ donosi, że ruch w portach francuskich zmniejszył się znacznie podczas wojny. W r. 1913 wyładowano 319 mil. t., w r. 1916 51·5 mil. t., w szczególności daje się to zauważyć w Le Havre, Rouen i Bordeaux. Cały obrót towarowy w portach jest dozorowany przez organa państwowe.

Francya zakupiła teraz w Brazylii 1:6 mil. worków kawy, towar ten rozdziela rząd między centrale krajowe, które przydzielają go poszczególnym kupcom. Havre ma i nadal zachować dominujące stanowisko w handlu kawą, a organa odpowiedzialne starają się usilnie, żeby hurtownicy i detaliści nie zostali skrzywdzeni, lecz ze swojej także strony nie przekraczali cen ustanowionych.

Handel zewnętrzny Stanów Zjednoczonych Ameryki.

(z. c.) Wobec otwierających się coraz szerszych rynków zagranicznych, opracowuje War Finance Corporation postanowienia, na mocy których ma rząd amerykański przeznaczyć 1000 milionów dolarów na popieranie handlu zagranicznego. Poszczególnym firmom lub towarzystwom ma być udzielany kredyt w wysokości najwyżej 50 milionów dolarów po $5^3/_4$% na przeciąg 5 lat.

KURSA GIEŁDY KRAKOWSKIEJ

z dnia 26. maja 1919.

Papiery lokacyjne:	ofiar.	żąd.	tranz.
4% Poż. kraj. E. 1893	102·—	103·—	—·—
4% Poż. kraj. fund. szkol. E. 1908	102·—	103·—	—·—
4½% Poż. kraj. z r. 1913	105·—	106·—	—·—
4½% Poż. kraj. z r. 1914	105·—	106·—	—·—
4% Poż. m. Krakowa z r. 1909	100·—	101·—	—·—
4% Poż. m. Lwowa	97.—	98·—	—·—
4½% Obl. kom. Banku Kraj.	104·—	105·—	—·—
4% Obl. kom. Banku Kraj.	102·—	103·—	—·—
4% Obl. kolej. Banku Kraj.	102·-	103·—	—·—
4½% Listy zast. Banku Kraj.	108·—	109·—	—·—
4% Listy zast. Banku Kraj.	104·—	105·—	—·—
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 56 l.	103·75	104·75	—·—
4½% L. zast. T. Kred. Ziem. 52 l.	108·—	109·—	—·—
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 41 l.	—·—	—·—	—·—
4½% Listy zast. Banku Hipot.	104·—	105·—	—·—
4% Listy zast. Banku Hipot. 60 l.	101·25	102·52	—·—
4½% L. z. Banku Gal. dla hand. i p.	105·—	106·—	—·—
4½% List. zast. Gal. Ziem. B. Kred.	104·—	105.—	—·—
Akcye bankowe:			
Bank Przemysłowy	600·—	610·—	—·—
Bank Hipoteczny	650·—	—·—	—·—
Bank Gal. dla hand. i przem.	535·—	—·—	—·—
Gal. Ziem. Bank Kred.	460·—	—·—	—·—
Akcye Tow. hand. i przem.			
Polskie Tow. handl.	380·—	390·—	—·—
Zieleniewski	—·—	—·—	—·—
„Górka“ fabryka cementu	540·—	550·—	—·—
Waluty:			
Marki polskie	185·—	191·—	—·—
Marki niemieckie	195·—	200·—	—·—
Marki niemieckie drobne	183·—	188·—	—·—
Ruble carskie po 100 rb.	218·—	224·—	—·—
Ruble carskie po 500 rb.	215·—	223·—	—·—
Ruble carskie drobne	208·—	213·—	—·—
Ruble dumskie	120·—	125·—	—·—
Dewiza na Lipsk	—·—	—·—	—.—
Dewiza na Warszawę	—·—	—·—	—·—

Redaguje Komitet redakcyjny.

Odpowiedzialny redaktor: Dr. Tomasz Lewicki.
Drukarnia Narodowa w Krakowie.

Nakładem Polskiego Towarz. Handlowego w Krakowie.